

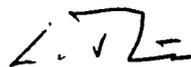
## Interpellation

von Luzi Rüegg (SVP)  
und 2 Mitunterzeichnenden

Den Medien ist zu entnehmen, dass dem neuen Cobra-Tram an verschiedenen Stellen in der Stadt ein Kreuzungsverbot auferlegt worden ist.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hatten der Stadtrat und das zuständige Departement "Industrielle Betriebe" schon vor dem Kauf der Cobra-Trams Kenntnis von diesem Problem?
2. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass diese breiten Trams zu mehr Staus führen werden? Wo ist mit solchen Staus zu rechnen?
3. Wie beurteilt der Stadtrat die Tatsache, dass das Cobra-Tram nicht an vor einem Lichtsignal wartenden Fahrzeugkolonnen vorbeikommt, wenn in der Kolonne Busse oder Lastwagen stehen (bei 380 Lichtsignalen in der Stadt Zürich)?
4. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass es durch die breiteren Trams zu mehr Unfällen kommen wird?
5. Zu wie vielen Streifkollisionen ist es mit den bisherigen Trams auf dem ganzen Streckennetz pro Jahr gekommen (defekte Aussenspiegel inbegriffen)?
6. Aus welchen Gründen ist das Cobra-Tram 20 cm breiter gebaut worden? Welches sind nach Auffassung des Stadtrates die Vor- und Nachteile?
7. Weshalb hat der Stadtrat bei der Planung nicht berücksichtigt, dass die Busse und Lastwagen auch breiter geworden sind?
8. Wie gedenkt der Stadtrat die neuralgischen Stellen zu korrigieren, wenn die Strasse nicht breiter gemacht werden kann?
9. Ein Stopp bei den neuen Trams dauert infolge Kreuzungsverbot etwa 10 bis 15 Sekunden. Gegen den Individualverkehr werden jedoch alle möglichen Massnahmen getroffen, um nur 5 bis 10 Sekunden Fahrzeitverkürzung herauszuholen. Wie begründet der Stadtrat diesen Widerspruch?
10. Die Tramführer sind schon mit den schmalen Trams und dem starken Verkehr überfordert. Warum werden ihnen noch mehr Erschwernisse auferlegt, indem sie auf dem Plan im Führerstand die Abschnitte herauslesen müssen, wo ein so genanntes Begegnungsverbot hinzukommt?

  
Seite 1 von 1